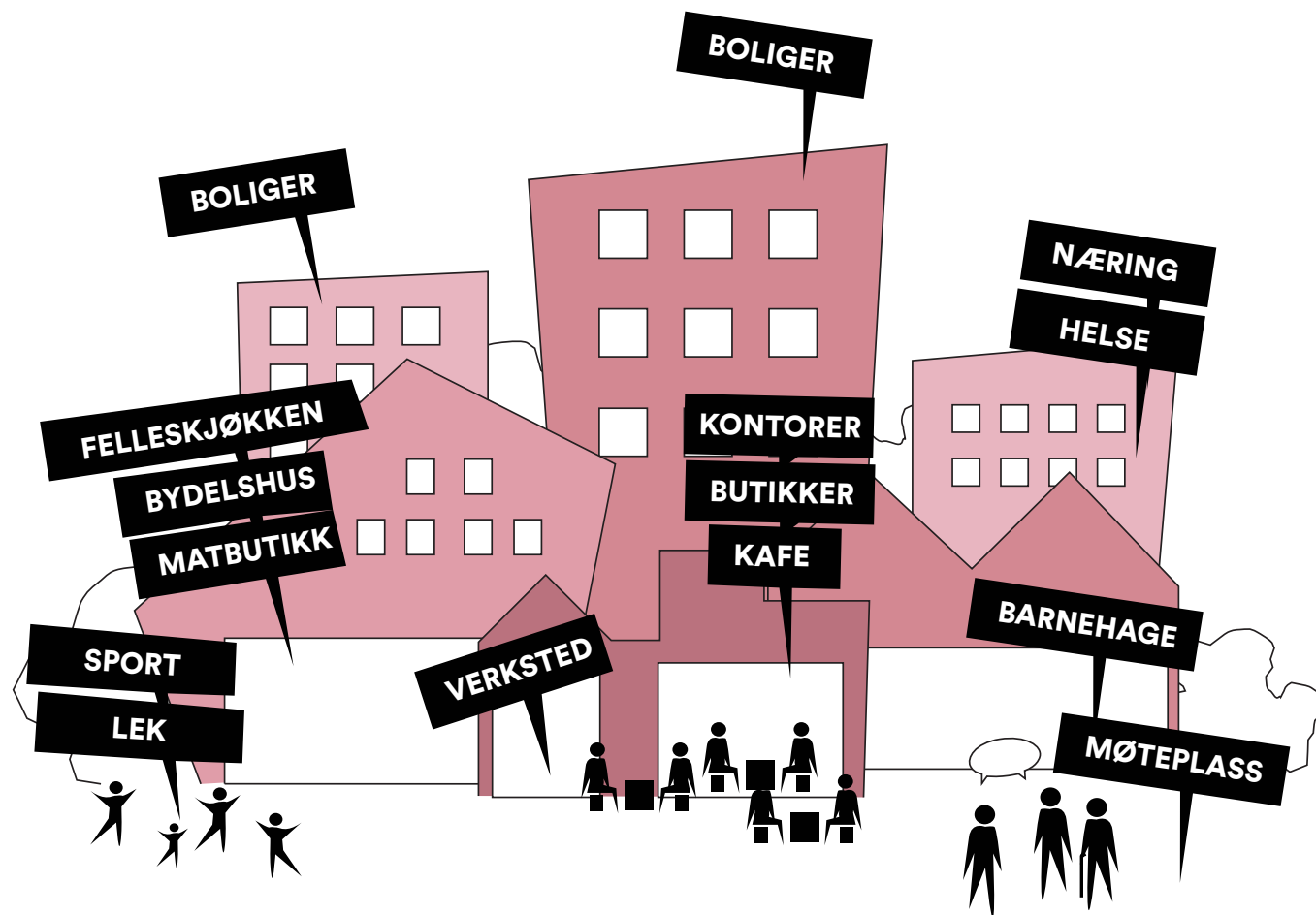




AKTIV MOBILITET

DELUTREDNING OMRÅDEREGULERING TUNGAVEGEN 1, LEANGEN, TRONDHEIM

UTARBEIDET AV LEVA URBAN DESIGN AS PÅ OPPDRAG FOR LEANGEN BOLIG AS, 18.06.2018

INNHold:

INNLEDNING	3
UTREDNINGER ETTER TEMA:	4-17
1.FYSISK TILGJENGELIGHET	5-8
DAGENS SITUASJON	5-7
FREMTIDENS SITUASJON	8
2. DEN KOMPakte BY	9-12
DAGENS SITUASJON	9-10
FREMTIDENS SITUASJON	11-12
3. MENNESKEVENNLIGE ROM OG FORBINDELSER	
DAGENS SITUASJON	13
FREMTIDENS SITUASJON	14-16
OPPSUMMERING	17

AKTIV MOBILITET

Å sikre aktiv mobilitet henger tett sammen med å legge tilrette for byliv/aktivitet ute i det offentlige rom. Grunnleggende handler det om at det både må være fysisk tilgjengelig å bevege seg i en aktiv mobilitetsform (gå, sykkel etc.), attraktivt å bevege seg og til sist må funksjonssammensetningen være riktig i bydelen slik at alle nødvendige behov kan dekkes innenfor avstand som er akseptabel knyttet til aktiv mobilitet.

Det er i utredningene gjort vurderinger etter disse tre overordnede temaer:

FYSISK TILGJENGELIGHET

For å kunne fremme aktiv mobilitet må det først og fremst være fysisk mulig å bevege seg i, til og fra området. Med andre ord må infrastrukturen være på plass for å gjøre det mulig å gå eller sykle (eller bruke andre aktive former av mobilitet).

DEN KOMPakte BY - FUNKSJONSMIKS

Kompakte byer reduserer transportbehov og gir en levende og mangfoldig by gjennom funksjonsblanding av boliger, service og næring. Høy tetthet i mangfold eller finmasket blanding av funksjoner er særlig viktige faktorer som relateres til transportturer (eller det at en har en grunn til å gå eller sykle). Finmasket blanding av funksjoner øker nytteverdien av å bevege seg. Forskning viser at for hver lokalbutikk som finnes i et nabolag, øker mengden av gåing per person med 5–6 minutter per uke. Et nytt lokalt grøntområde gir en økning på hele 21 minutter. Finmasket blanding av funksjoner bidrar til en mer variert opplevelse når man beveger seg langs fasaden samt forkorter mentale avstander.

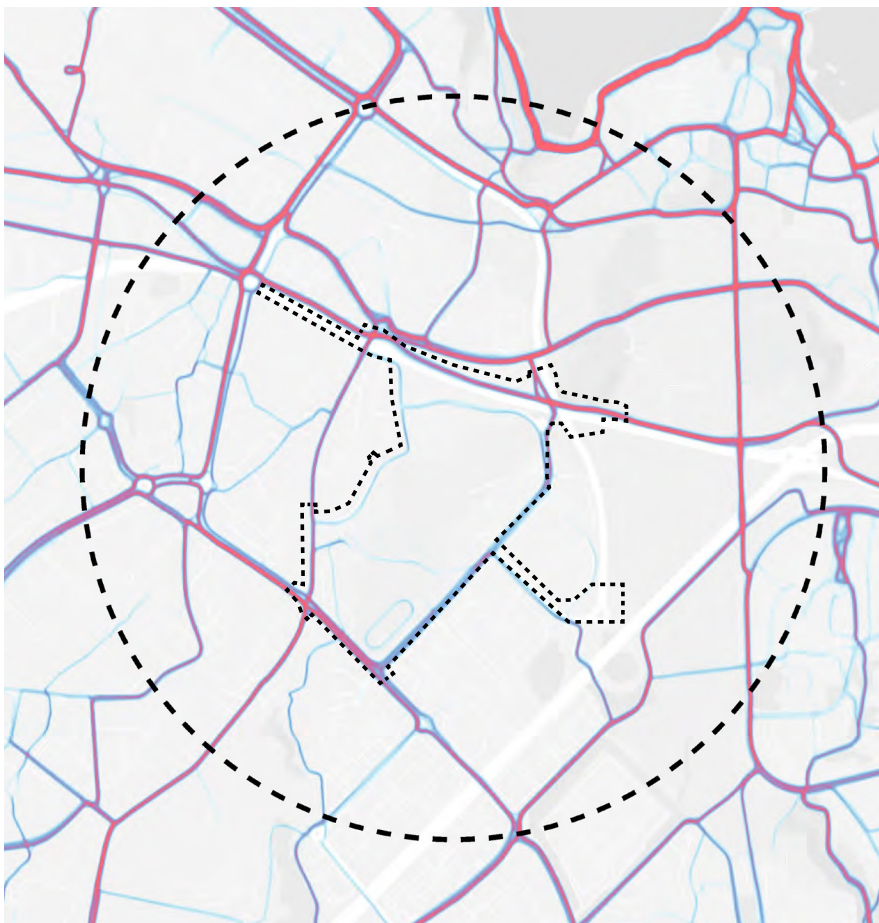
MENNESKEVENNLIGE ROM OG FORBINDELSER

Tilrettelegging for aktiv mobilitet krever at en opplever omgivelsene som interessante. Studier viser at strekninger som oppleves kjedelige øker den mentale avstanden og gjør at det er færre som beveger seg der. Det er derfor svært viktig å ikke bare fokusere på de praktiske og fysiske koblinger, men også arbeide med andre virkemidler for å skape mer attraktive forbindelser. Utformingen av de fysiske omgivelser er med på å skape interessante eller kjedelige strekk for gående/syklende, og nedbryte de mentale avstandene; høy kompleksitet, variasjon i fasader, materialer, former etc samt skalaen av et rom.

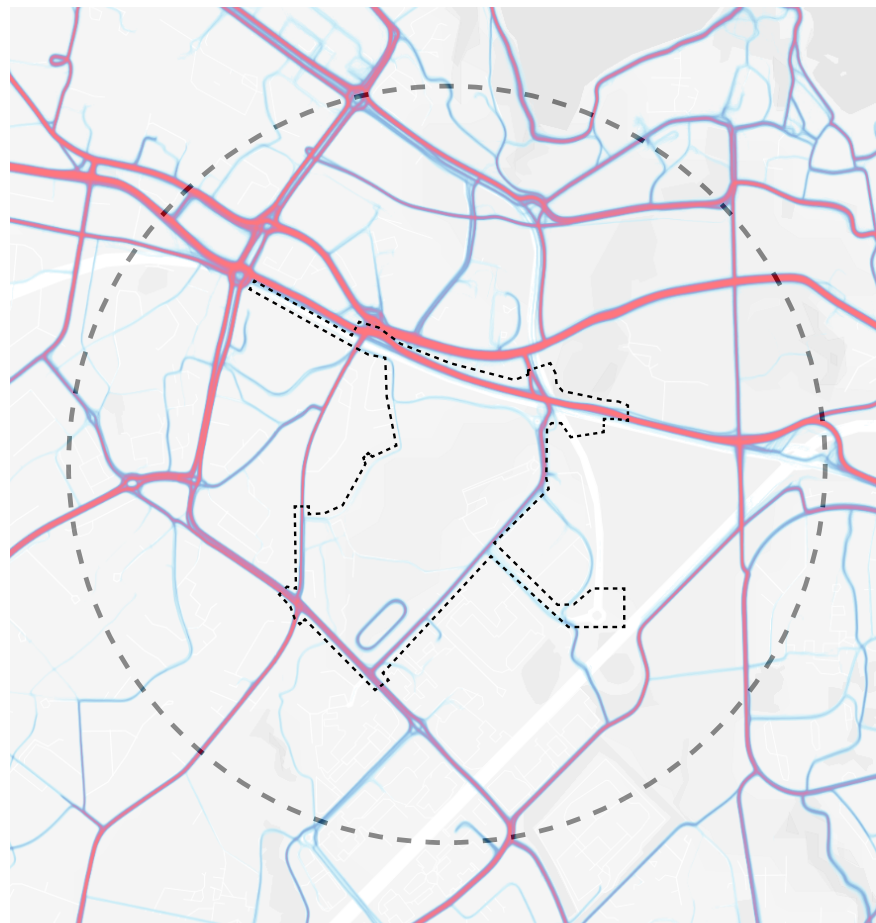
UTREDNINGER

FYSISK TILGJENGELIGHET

DAGENS SITUASJON

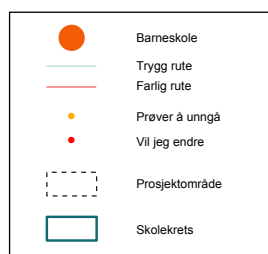
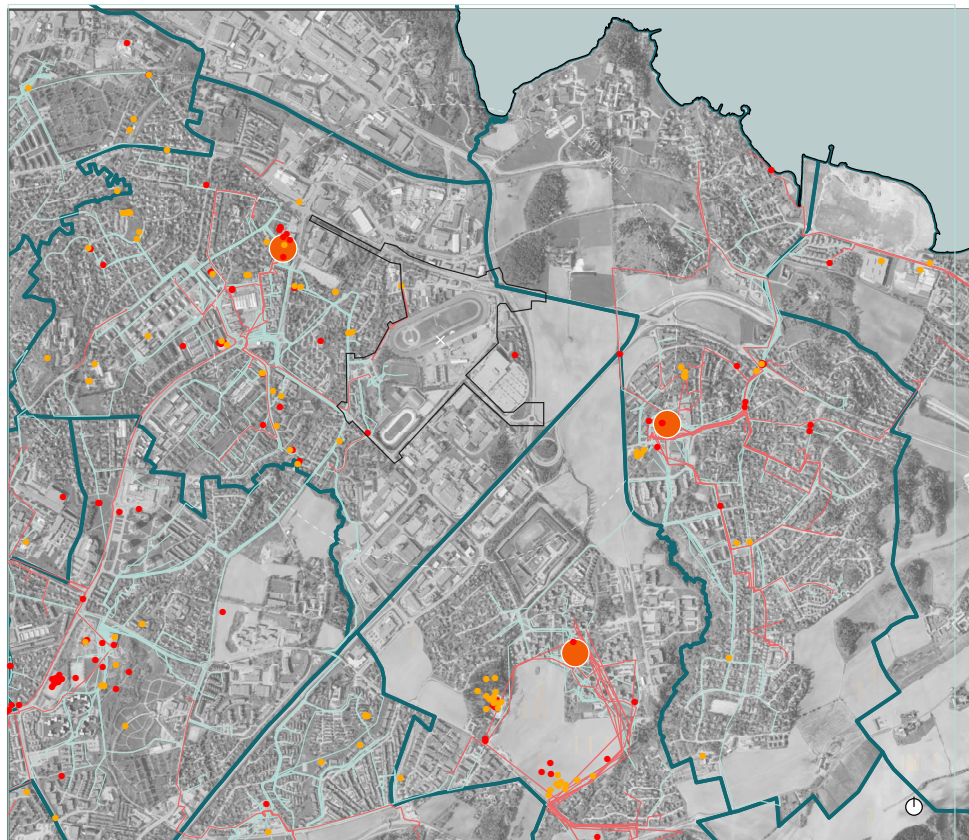


Fotgjenger-bevegelse registrert fra STRAVA.
Svært begrenset bevegelse innenfor planområdet, ingen bevegelse inne på travbanetomten.



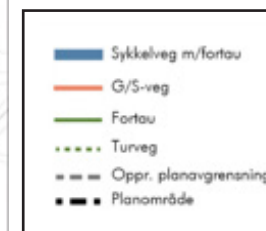
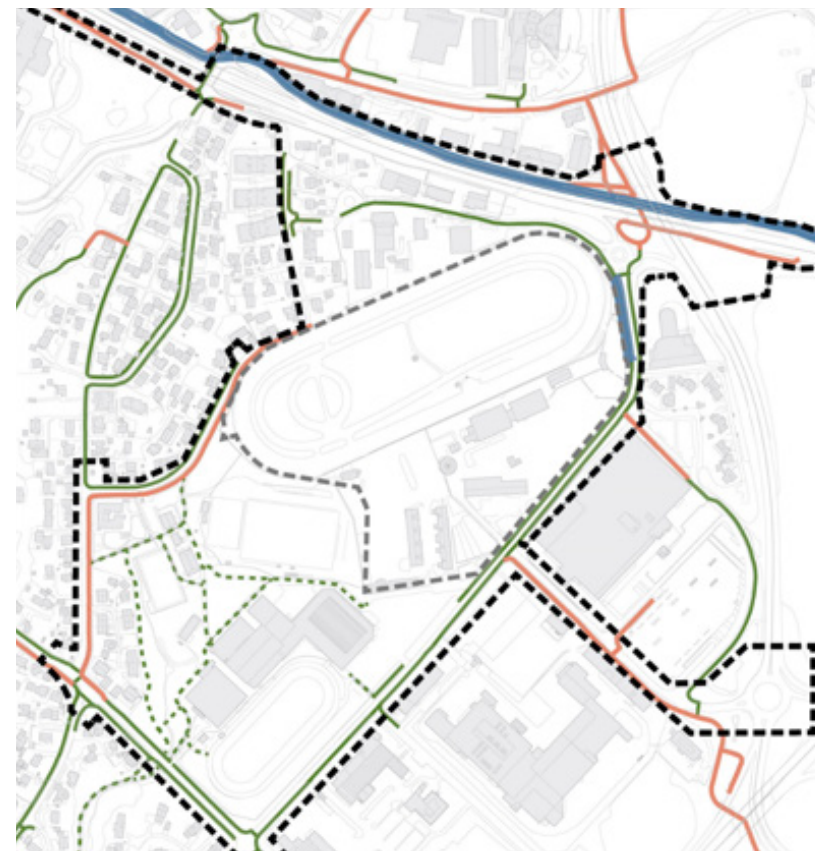
Sykling registrert fra STRAVA.
Svært begrenset bevegelse innenfor planområdet, ingen bevegelse inne på travbanetomten.

STRAVA er en nettside og app hvor syklister og løpere/turgåere registrerer sine bevegelser gjennom GPS (www.strava.com)



BARNETRÅKK REGISTRERINGER:

Viser knutepunkter rundt skolene i området. Svært liten aktivitet i nærområdet til planområdet. Innenfor hver skolekrets finnes basis tilbud for barn og unge og den daglige trafikken foregår primært mellom skole, hjem og venner. Ladestien og rekreasjonsområdet langs sjøen, samt retning sentrum er viktige områder som kan kobles opp på. Det er generelt sett behov for flere varierte tilbud i nærområdet for barn for å øke aktiv mobilitet i- og rundt planområdet.

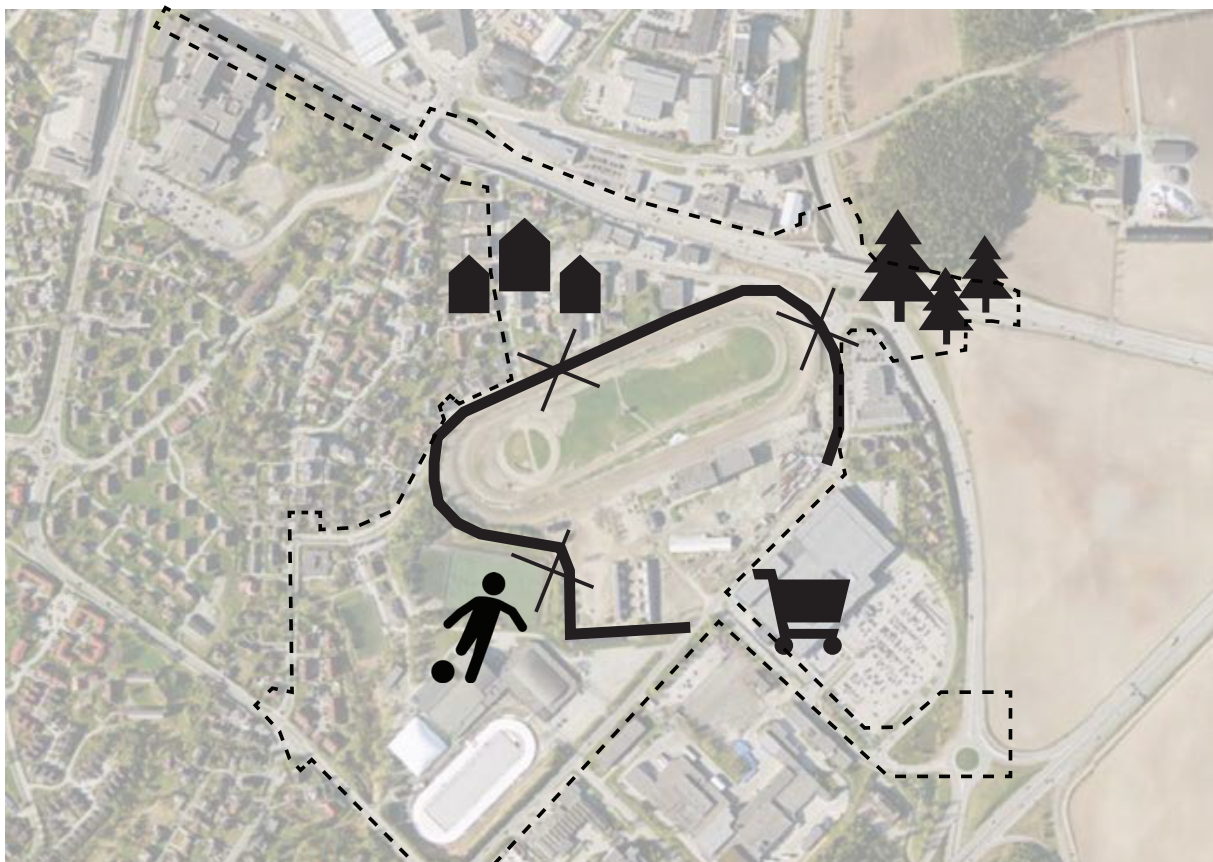


TILGJENGELIGHET I- OG RUNDT PLANOMRÅDET

Illustrasjonen er hentet fra trafikkutredning (Asplan Viak) hvor det er gjort vurderinger knyttet til trafiksikkerhet. Illustrasjonen viser hvor det er tilrettelagt med tilbud for gående og syklende i dag.

De tilgjengelige trasèer som er tilrettelagt for gående og syklende langs hovedveier rundt planområdet er i dag lite menneskevennlige å bevege seg langs ifht. opplevelse.

Skolevegen til Strindheim skole oppleves trygg.

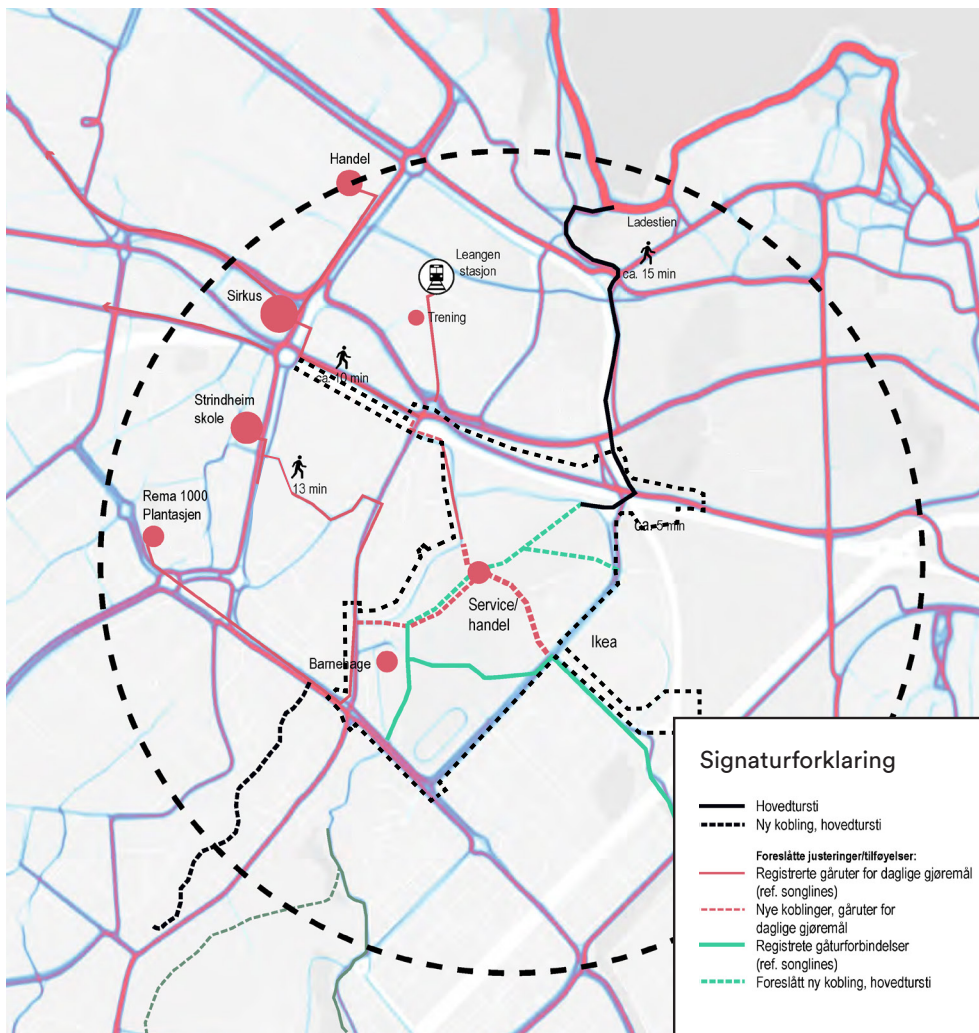


DAGENS SITUASJON - FYSISK TILGJENGELIGHET

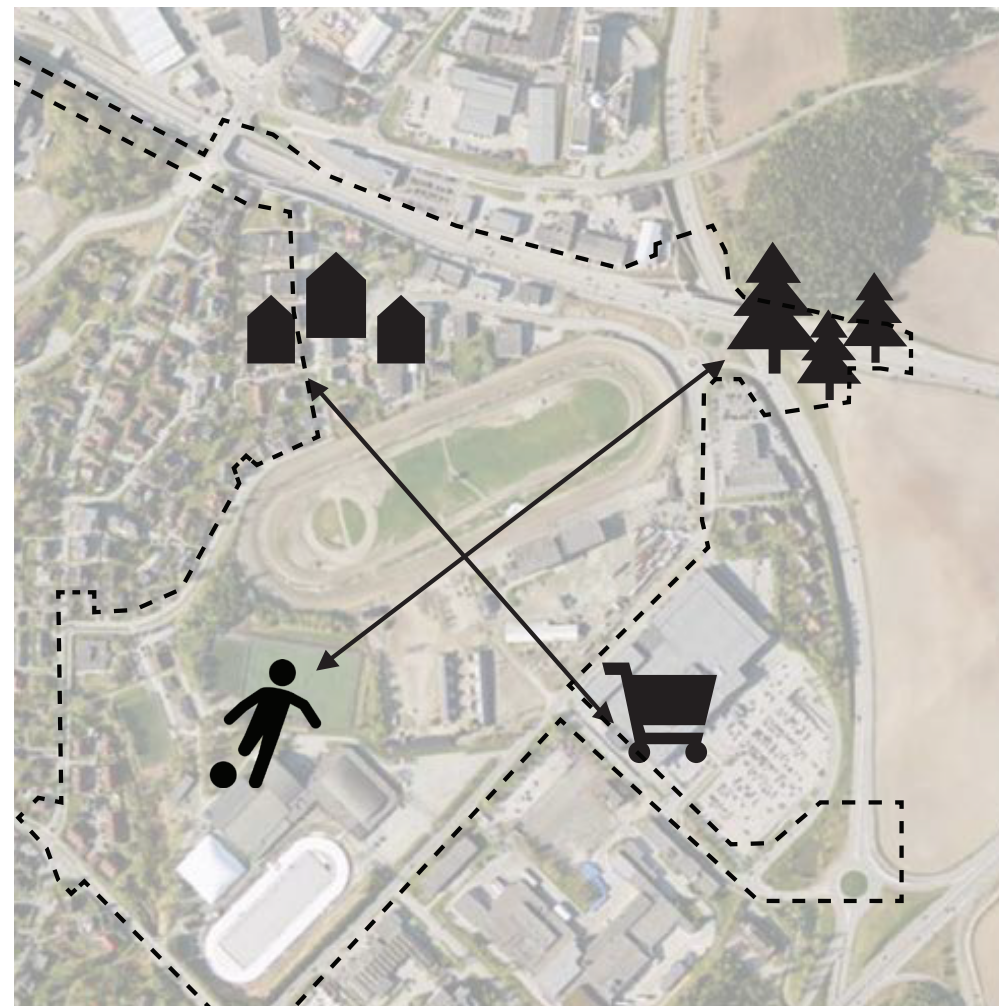
I dagens situasjon mangler infrastruktur for gående og syklende (ref: trafikk analyser fra Asplan Viak). Flere strekninger mangler fortau. Prosjektområdet utgjør en stor barriere i seg selv, hvor det er umulig å gå på tvers av travbanen.

Registreringer fra både songlines (dygdeintervjuer med utvalgte brukere av området) og STRAVA (registrering av bevegelse gjennom GPS-www.strava.com) viser at det er bevegelse til fots og på sykkel rundt planområdet. Dette gir indikasjoner på at det er særlig viktig å få fjernet fysiske barrierer.

FYSISK TILGJENGELIGHET FREMTIDENS SITUASJON



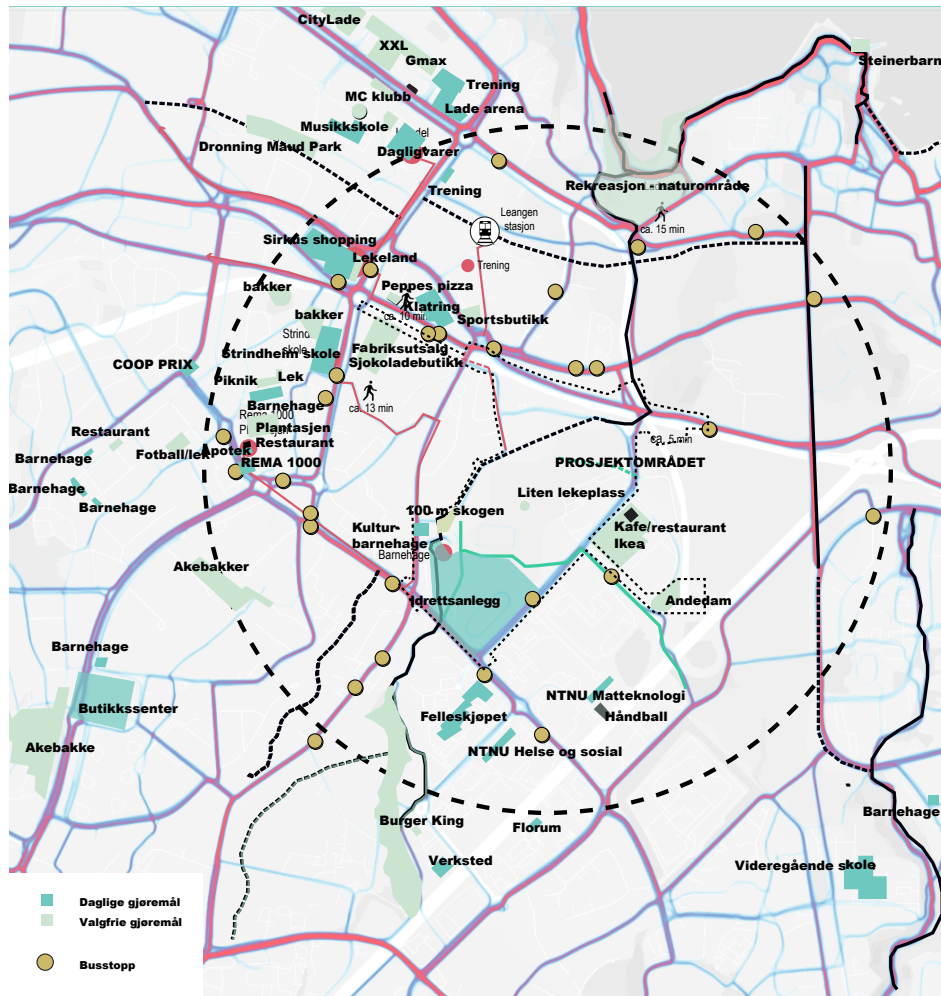
Planlagte trasèer og bevegelser gjennom prosjektområdet i fremtiden. Forbindelse knyttet til nødvendige og valgfrie funksjoner etableres. Inne på selve prosjektområdet planlegges det å tilføye flere funksjoner for å oppfylle behov kartlagt gjennom tidligere analysearbeid.



FREMTIDENS SITUASJON - FYSISK TILGJENGELIGHET

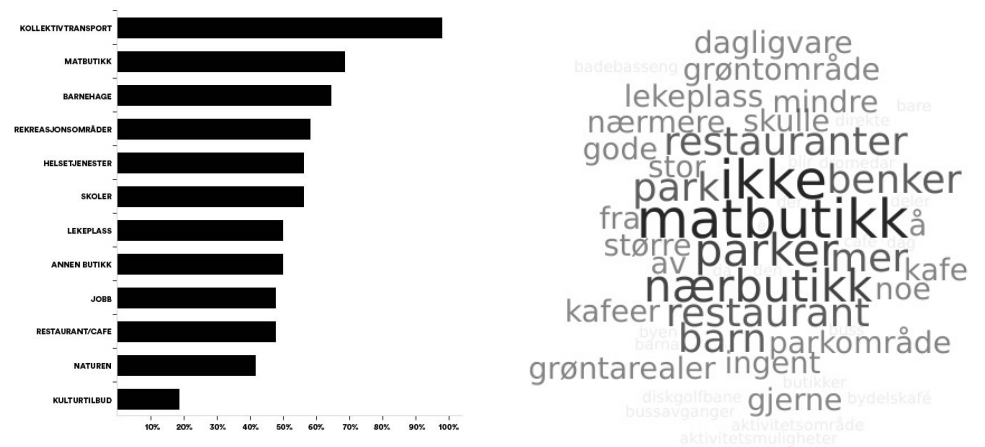
Hovedgrepet knyttet til ny plan for området handler om å koble seg opp på nærmiljøet gjennom både en utvidelse av tilbud/funksjoner og fysiske forbindelser. Kombinasjonen av dette vil gi en betydelig forbedring i nærmiljøet knyttet til aktiv mobilitet.

DEN KOMPakte BY DAGENS SITUASJON



Illustrasjonen viser dagens situasjon med funksjoner sett i sammenheng med tilgjengelig nettverk for aktiv mobilitet.

Ønskede behov- viktige preferanser blant beboere:



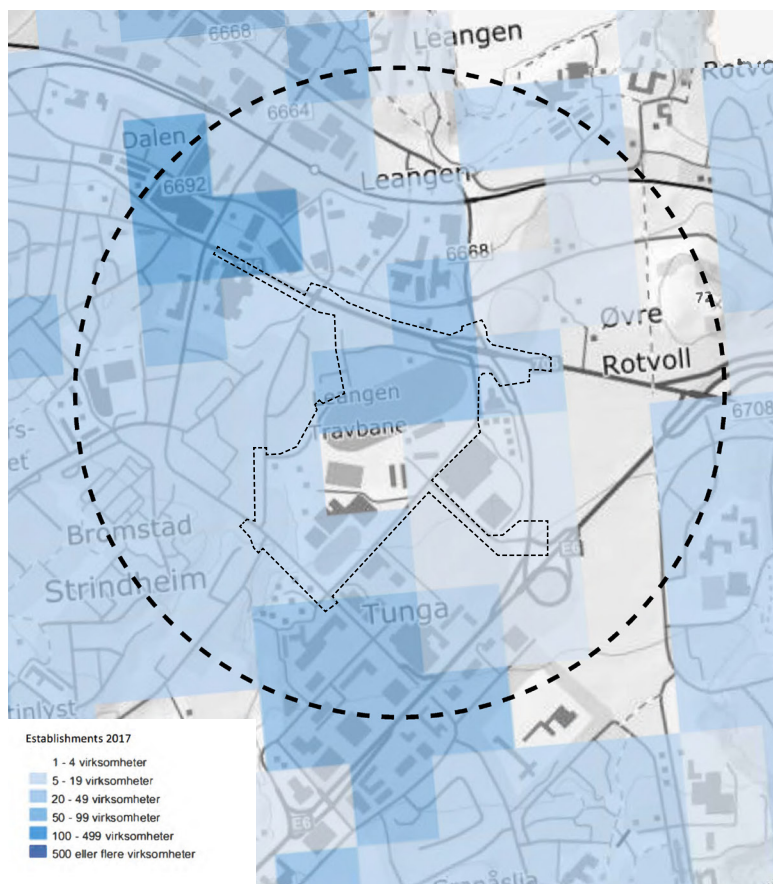
Utdrag fra spørreundersøkelse utført i forbindelse med en sosiokulturell stedsanalyse.

Dagens situasjon viser en konsentrasjon av tilbud/ funksjoner langs Bromstadvegen. Det er innenfor 1 km radius rundt prosjekt- og planområdet lav tetthet både i befolkning og i funksjonsblanding.

Det er spesielt begrenset tilgjengelighet til dagligdagse gjøremål som matbutikk eller mer utradisjonelle lekeplasser.

Mangler valgfrie funksjoner; Restauranter/kafeer (kommersielle møteplasser), grønne områder, mer variasjon/tilgjengelige møteplasser (gratis tilbud, både inne og ute).

DEN KOMPakte BY Dagens situasjon



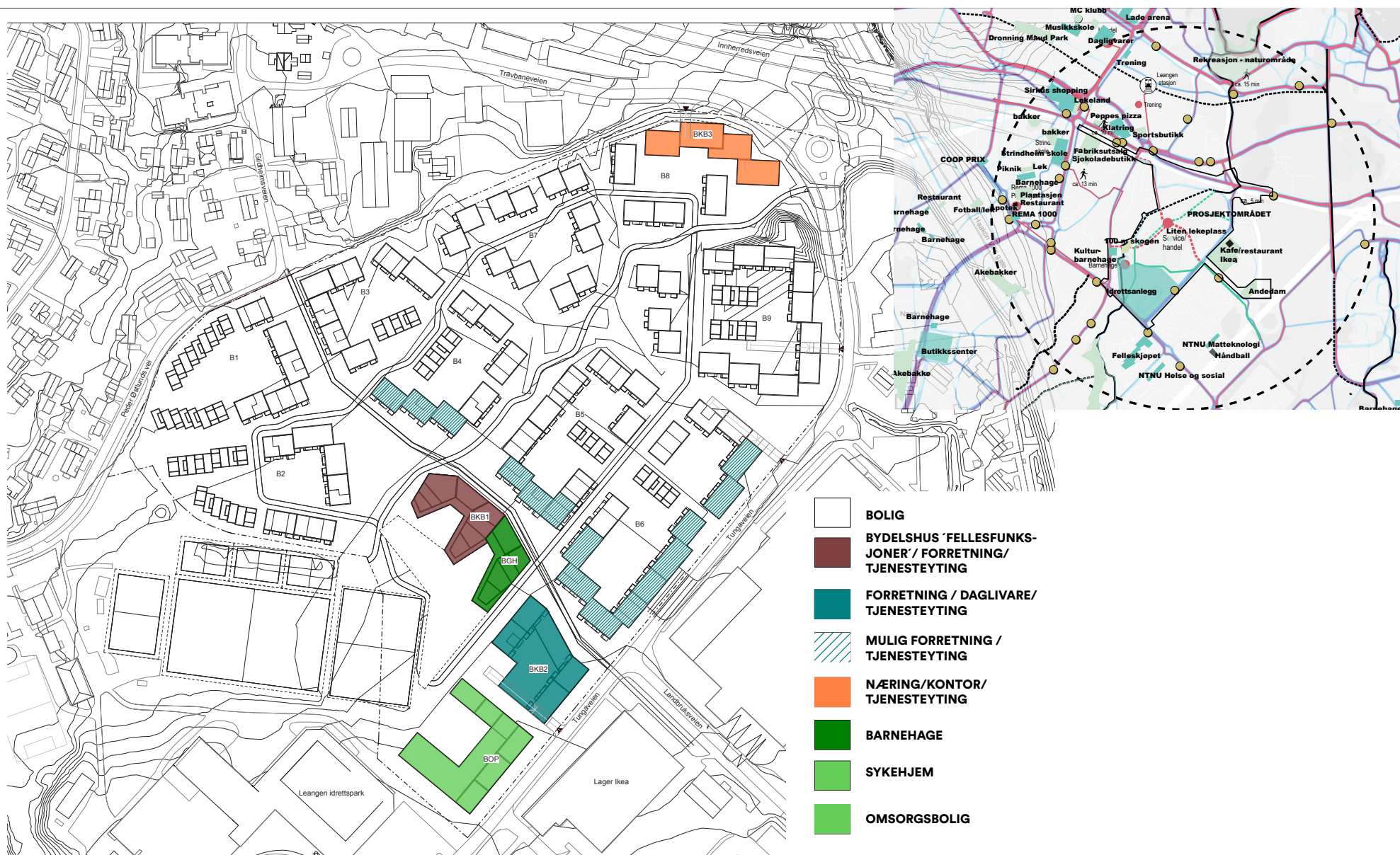
Lav tetthet i arbeidsplasser i området og i nærmiljøet.



Lav befolkningstetthet.

Dagens situasjon viser lav tetthet i både arbeidsplasser og beboere. Lav tetthet betyr at det ikke er en kritisk masse som kan bidra til byliv og nok mennesker på gateplan (som ville bidratt til økt opplevd trygghet og økt aktiv mobilitet generelt sett).

DEN KOMPakte BY FREMTIDENS SITUASJON

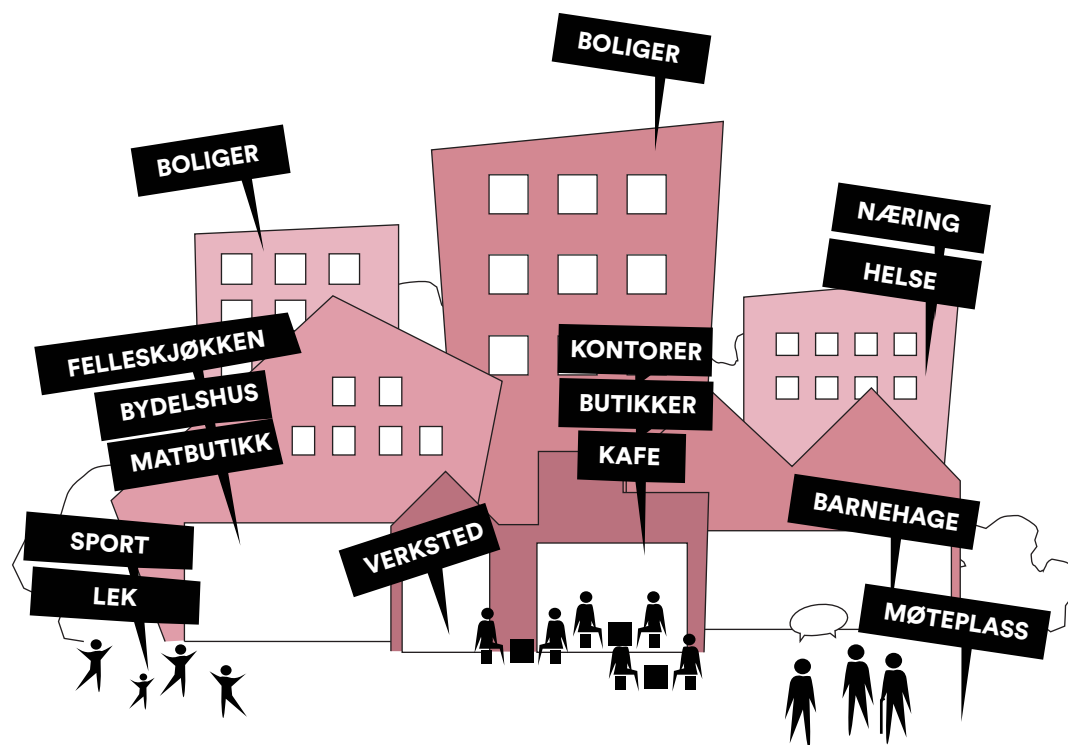


DEN KOMPAKTE BY FREMTIDENS SITUASJON

Planforslaget legger opp til en høy konsentrasjon av boliger, flere arbeidsplasser, nødvendige og valgfrie tilbud.

I tillegg til å legge tilrette for en mer finmasket funksjonsblanding og høyere tetthet i både boliger og funksjoner legges det også vekt på å etablere fellesfunksjoner for hele nabolaget og beboere i området som kan fungere som ikke-kommersielle møteplasser både innendørs og utendørs.

Fremtidens situasjon vil kunne føre til at det både oppleves som nyttig, tilgjengelig, trygt og attraktivt å bevege seg igjennom planområdet. Nærmiljøet vil i fremtidens situasjon oppleve et serviceknutepunkt og nytt rekreasjonsområde for opphold og aktivitet. Nye beboere i området vil kunne oppleve en bosituasjon hvor man har alle nødvendige funksjoner og tilbud man trenger i hverdagen i umiddelbar nærhet til bolig.



Illustrasjonen som viser hvordan en blanding av kommersielle og ikke-kommersielle funksjoner vil kunne skape byopplevelse.

MENNESKELIG-VENNLIGE ROM OG FORBINDELSER

DAGENS SITUASJON

Det er i dagens situasjon lav grad av bymessige kvaliteter i de fysiske omgivelser - Lite mangfold av brukere - Få mennesker/brukere i området. Lav kompleksitet i bebyggelse og generelt i de fysiske omgivelser.

Utforming av arkitektur: Ingen aktive fasader, veldig lite gatemøblering. Få trær og beplantning. Bildominerte mellomrom. Stor skala (ikke menneskelig skala).



Foto: dagens situasjon

MENNESKELIG-VENNLIGE ROM OG FORBINDELSER FREMTIDENS SITUASJON

Det endelige fysiske design for planforslaget er ikke utarbeidet. Det er derfor ikke mulig på nåværende tidspunkt å vurdere om de fremtidige fysiske omgivelser i detalj oppfyller krav til å skape gode forhold for aktiv mobilitet. Det vises her derfor referansefoto på fysiske omgivelser som skaper gode forhold for aktiv mobilitet. Det er en målsetning i planforslaget å oppfylle disse kvalitetene. De fysiske rammer overordnet er tilrettelagt for å oppnå disse kvalitetene i planforslaget.

Høy kompleksitet i bebyggelse.



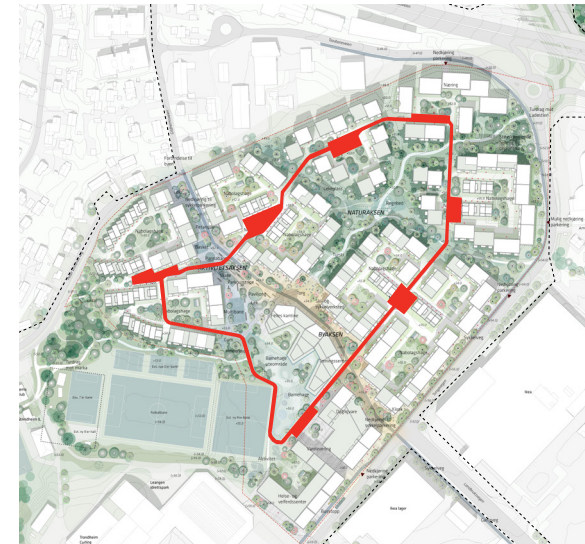
Variert materiale- og fargebruk.
Menneskevennlig skala.

Opplevelsesrike romdannelser- i og mellom ny
bebyggelse.

Varierte fasader.

MENNESKELIG-VENNLIGE ROM OG FORBINDELSER

FREMTIDENS SITUASJON



Kvaliteter som ilegges den røde tråd:

Tilrettelegging for aktivitet: forbindelse internt på tomten, møteplasser, fellesskap, lav hastighet

Fysisk utforming: Liten skala, mindre utposninger, sti og soner, variasjon romdannelser.

Kvaliteter som ilegges aktivitetsaksen:

Tilrettelegging for aktivitet: utfoldelse, møteplasser, grønn gåforbindelse, rekreasjon.

Fysisk utforming: Leken utforming, opplevelse i belegning, kompleksitet i aktivitet og utforming, opplevelsesrike mellomrom mellom aktivitetssoner.

Kvaliteter som ilegges byaksen:

Tilrettelegging for aktivitet: transitt og opphold/ «vindu titting», dynamikk, byliv.

Fysisk utforming: Åpne og aktive fasader, visuelt levende byrom og strekning, variasjon i skala, romdannelser og opplevelse.

Kvaliteter som ilegges naturaksen:

Tilrettelegging for aktivitet: turløype, lavere hastighet, lavere intensitet

Fysisk utforming: organiske stier, høy kompleksitet i beplantning og romdannelser, små overraskelses lommer.

MENNESKELIG-VENNLIGE ROM OG FORBINDELSER

FREMTIDENS SITUASJON



Illustrasjonene viser utdrag fra planforslag med snitt fra de ulike akser og planutsnitt som viser hvordan mellomrom og gateplan kan utformes for å oppnå best mulige forhold for både ulike former for aktiv mobilitet og opphold. Beplantning, variasjon i terreng og belegning vil blant annet bidra til å ytterligere bryte ned skalaen i mellomrommene rundt ny planlagt bebyggelse. Det påpekes at en stor del av kvalitetssikring og vurderinger knyttet til dette tema først kan vurderes fullstendig når detaljert fysisk design er på plass.

OPPSUMMERING

DAGENS SITUASJON

Det er i dag svært dårlige forhold for aktiv mobilitet i- og rundt planområdet. Det er både store fysiske barrierer, umenneskelig skala på omgivelsene og generelt få fysiske kvaliteter som skaper gode forhold for aktiv mobilitet. Området er i dag utformet på biler sine premisser.

FREMTIDENS SITUASJON

Planforslaget bidrar sterkt til å bedre forholdene for aktiv mobilitet i området. Hele planområdet åpnes opp mot omgivelsene rundt og det etableres fysiske forbindelser hvor aktive mobilitetsformer har høyeste prioritet. Det tilføyes funksjoner og tilbud i nærområdet som gir hele nabolaget et mer sammensatt og tilfredsstillende tilbud. Dette innebærer at både eksisterende brukere og fremtidens brukere vil oppleve å ha nødvendige funksjoner i gang- og sykkelavstand. Å tilføye nye funksjoner og tilbud er også en aktiv bidragsyter til å øke aktive mobilitetsformer.

For å oppnå en mer kompakt bystruktur krever det langt høyere tetthet. Høy tetthet må avbalanseres opp mot andre kriterier som skal oppfylle gode forhold for aktiv mobilitet som blant annet menneskevennlig skala, høy kompleksitet i bebyggelse.

Det er ikke grunnlag for å vurdere detaljene som kreves oppfylt for optimale forhold for aktiv mobilitet basert på at planforslaget ikke inneholder den type detaljer.